

Conferenza stampa

**LA SITUAZIONE E LE PROSPETTIVE DELL'ECONOMIA E  
DEL MERCATO AUTOMOBILISTICO ITALIANO**

Milano, 5 dicembre 2023

*Intervento di Gian Primo Quagliano, Fondatore e Presidente del Centro Studi Promotor*

Quella di oggi è la 30<sup>a</sup> conferenza stampa annuale del Centro Studi Promotor sulla situazione e le prospettive del mercato automobilistico. Il Centro Studi Promotor è nato nel 1993 nell'ambito del Motor Show di Bologna e si è subito affermato come un'autorevole fonte di informazioni sul mercato automobilistico. L'elemento di novità decisivo per il successo del Centro Studi Promotor è stata l'inchiesta congiunturale mensile sul mercato dell'auto.

Le indagini congiunturali non sono state certo inventate dal Centro Studi Promotor. Nel 1993 erano state messe appunto da decine di anni e tra l'altro esisteva un'inchiesta congiunturale mensile sull'economia italiana condotta da un apposito istituto, l'ISCO, che è poi stato assorbito dall'ISTAT, che conduce ora regolarmente l'inchiesta che prima conduceva l'ISCO. L'obiettivo delle inchieste congiunturali è offrire all'analisi economica ulteriori informazioni oltre ai dati statistici. I dati statistici riflettono quello che è già avvenuto, le inchieste congiunturali puntano ad integrare i dati statistici su aspetti per i quali non sono ancora disponibili dati e sulle attese degli operatori nel breve termine non in termini quantitativi ma qualitativi, cioè non con numeri, ma specificando, ad esempio, se nel breve termine gli operatori in prima linea, che sono i primi a cogliere i mutamenti delle tendenze, ritengono che le vendite o altri aspetti utili all'analisi aumenteranno, rimarranno stazionari o diminuiranno.

Il Centro Studi Promotor, primo nel mondo (per quanto ci risulta), ha applicato la metodologia delle inchieste congiunturali al settore dell'auto, identificando nei concessionari i soggetti che per la loro vicinanza agli acquirenti sono in grado prima di chiunque altro di cogliere l'evoluzione delle tendenze. Nel febbraio 1993, 800 concessionari italiani scelti in maniera casuale ricevettero, grazie a una rivoluzionaria invenzione allora da poco introdotta e oggi già da tempo

quasi dimenticata, il fax, un questionario in cui si chiedeva se il livello degli ordini in gennaio era stato alto, normale o basso, se per i tre mesi successivi i valori delle vendite sarebbero stati alti, normali o bassi e così via.

393 concessionari, cioè la metà degli interpellati, restituirono immediatamente il questionario compilato via fax. Il campione era quindi rappresentativo e così al commento sui dati sulle immatricolazioni di cui allora veniva data notizia intorno al 10 del mese successivo a quello a cui si riferivano, il Centro Studi Promotor poté aggiungere numerose altre indicazioni utili per l'analisi del mercato, come la presenza di visitatori nelle showroom, l'andamento della raccolta di ordini, le attese per l'evoluzione del mercato a breve termine e molte altre informazioni. Il successo dell'iniziativa fu immediato e andò al di là delle nostre più rosee previsioni. Venimmo ampiamente ripresi da tutti i mezzi di comunicazione di massa e oggi è ancora così. Il Centro Studi Promotor nei 30 anni della sua esistenza ha realizzato molti altri studi su aspetti importanti del settore dell'auto, ma l'inchiesta congiunturale mensile sui concessionari resta l'asse portante della sua attività ed anzi è anche oggi l'asse portante della sua esistenza. Vi ho raccontato questa storia per introdurre l'ospite che abbiamo l'onore di accogliere in questa 30° conferenza stampa, il Dottor Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la federazione delle associazioni dei concessionari, a cui darò la parola al termine di questa esposizione.

E veniamo al tema di questa conferenza: l'attuale situazione e le prospettive del mercato automobilistico italiano. Comincerò come sempre con alcune considerazioni sul quadro economico presentandovi l'aggiornamento di un grafico (slide 2) che chi ci segue ha già visto molte volte alle nostre conferenze. Si tratta di un grafico da noi costruito con dati ufficiali della Banca d'Italia sul PIL del nostro Paese dall'Unità ad oggi. In questo grafico, gli aspetti oggi più rilevanti riguardano il periodo che va dal 2001, cioè dall'anno che ha preceduto la nostra adozione dell'Euro, ad oggi. Questo grafico mostra con grande chiarezza che il PIL del nostro Paese, che negli anni '90 si era mantenuto in crescita nonostante i nostri sforzi per centrare i famigerati parametri di Maastricht, ha continuato a crescere fino al 2007, ma poi ha accusato fortemente la crisi mondiale innescata dal fallimento di Lehman Brothers in seguito alla vicenda dei mutui sub prime e contrariamente a quanto è accaduto per i principali paesi dell'UE (slide 3) nel 2019 era ancora al di sotto del livello del 2007 del 3,8%, mentre il PIL della Spagna rispetto

al 2007 era aumentato del 7,6%, quello della Francia del 12,1%, quello del Regno Unito del 14,6% e quello della Germania addirittura del 15,6%. La ragione del ritardo dell'Italia nel recuperare i livelli antecedenti la crisi va ricercata nel patto di stabilità imposto dall'Unione Europea che ha impedito al nostro Paese di utilizzare nella crisi misure anticongiunturali capaci di generare crescita. Il patto di stabilità non privilegia infatti la crescita, ma è pensato per salvaguardare il valore dell'Euro a vantaggio della finanza e delle rendite in generale, che sono fortemente penalizzate dall'inflazione, mentre l'inflazione viene invece rapidamente neutralizzata nell'economia reale e, se le relazioni industriali funzionano correttamente, ha un impatto sui salari che viene abbastanza agevolmente recuperato. D'altra parte stabilità significa lasciare le cose come stanno con la conseguenza che i ricchi restano ricchi e i poveri restano poveri e questo vale sia per i paesi che per le persone.

Nella crisi generata dalla pandemia e da tutte le altre circostanze negative che l'hanno accompagnata e seguita il Patto di stabilità è stato sospeso dal 2020. Questa decisione ha influenzato in maniera significativa l'andamento del PIL nei paesi dell'Unione Europea e in particolare in Italia. Infatti come mostra il grafico 4 il PIL italiano nel 2022 rispetto al 2019 è aumentato del 2,27% mentre per la Germania l'incremento è stato dell'1,01%, per la Francia dello 0,83% e per la Spagna vi è stato invece un calo piccolissimo, quantificato nello 0,02%. Il rapido recupero dell'Italia è dovuto alla sospensione del patto di stabilità.

L'impatto delle due crisi ha interessato ovviamente anche il settore dell'auto. Come mostra la slide 5, nella crisi dei mutui sub prime nel 2019 l'Italia accusava un calo nelle immatricolazioni di ben il 23,1% rispetto al 2007, mentre la Spagna si attestava su un livello di calo analogo a quello dell'Italia (-22,1%), ma il Regno Unito accusava una contrazione contenuta nel 3,9%, mentre la Francia metteva a segno una crescita del 7,3% e in Germania le immatricolazioni crescevano del 14,6%.

Molto diverso e nel complesso molto più grave è stato l'impatto sul settore dell'auto della crisi innescata dalla pandemia (grafico 6). Nel 2022 il mercato italiano accusava un calo sul 2019 del 31,3%, la Spagna faceva peggio dell'Italia (-35,4%), ma cali molto consistenti venivano accusati anche da Francia (-30,9%), Regno Unito (-30,2%) e Germania (-26,5%). Le ragioni di un impatto per l'auto molto peggiore e più diffuso nella crisi per la pandemia non vanno però ricercate tanto

nell'andamento del PIL quanto in molti altri fattori negativi che hanno colpito direttamente il settore dell'auto come la penalizzazione della produzione per carenza di componenti essenziali (microchip, ecc.), la crescita abnorme dei prezzi delle auto, l'impatto a livello psicologico, e non solo, della guerra in Ucraina, ma anche, e soprattutto, la transizione energetica che ha interessato pesantemente i paesi dell'Unione Europea costringendo produttori e mercati a correre con una pesante palla al piede rispetto agli altri produttori mondiali ed in particolare ai cinesi.

Come mostrano chiaramente le slide 7 e 8 sulle immatricolazioni di autovetture nel mondo e quella sulla produzione di autovetture nel mondo, solo la Cina nel periodo 2019-2022 è riuscita ad aumentare le sue immatricolazioni e la sua produzione diventando anche il maggiore esportatore di autoveicoli nel mondo.

Venendo ora in particolare al mercato italiano nel 2023, secondo il nostro Centro Studi verranno immatricolati 1.576.000 autovetture, un livello superiore a quello del 2022 del 19,7%. E' interessante constatare che dal 2000 ad oggi una parte preponderante delle immatricolazioni è andata a sostituire le auto radiate dal parco (rottamate o esportate) mentre una parte molto minore è andata ad aumentare la consistenza del parco circolante. Nel grafico 10 viene evidenziato che negli anni più bui della crisi dei mutui sub prime (2012-2013) le immatricolazioni non furono sufficienti per compensare tutte le radiazioni per cui non vi fu un incremento del parco ma un, sia pur modesto, decremento. Venendo alla crisi da pandemia (slide 11) che ancora affligge il mercato italiano: nel primo anno della crisi, cioè nel 2020, il 12% delle immatricolazioni auto andò ad incrementare il parco circolante, ma nel 2021 l'incremento del parco fu solo del 2% perché la carenza di auto nuove dovuta alla crisi nella fornitura di microchip ed altri componenti essenziali consentiva di destinare auto nuove quasi esclusivamente alla domanda di sostituzione, mentre la domanda per la prima auto o auto ulteriori rispetto a quelle già possedute era fortemente ostacolata, oltre che dalla crisi economica, anche, in carenza di auto da vendere dalla scomparsa degli sconti abitualmente praticati dai concessionari e anche da un vertiginoso aumento dei prezzi delle auto che tra il 2019 e il 2022 sono cresciuti del 34,3%. In questa situazione è aumentato fortemente il ricorso al mercato dell'usato da parte di acquirenti di prime auto o di auto aggiuntive che in tempi normali si sarebbero rivolti al mercato del nuovo

con la conseguenza non solo di notevoli aumenti del prezzo dell'usato ma anche di creare opportunità di vendita per auto che in tempi normali sarebbero state rottamate. Nel 2023 il parco circolante italiano grazie anche al contributo del mercato dell'usato toccherà infatti quota 40.839.063 (slide 13). Si tratta di una consistenza estremamente elevata che, rapportata alla popolazione residente, ci dice che in Italia l'indice di motorizzazione cioè il rapporto fra vetture circolanti ed abitanti è pari a 0,69, il che significa che per ogni 100 abitanti vi sono 69 autovetture circolanti. Questo valore è attribuibile essenzialmente al fatto che in Italia il ricorso all'automobile come strumento di mobilità è molto elevato per una serie di ragioni già in passato più volte analizzate e cioè la conformazione del territorio italiano, la forte densità della popolazione, la forte dispersione della popolazione sul territorio, a cui si aggiungono le ben note carenze del trasporto pubblico in termini di comodità, economicità e capillarità dei servizi.

D'altra parte va segnalato che l'automobile resta il mezzo di trasporto più gradito dagli italiani. Secondo le rilevazioni dell'ISFORT (slide 14) nel 2022 in una scala da 1 (soddisfazione minima) a 10 (soddisfazione massima) l'auto privata ha un indice di soddisfazione di 8,2, contro il 7,8 della bicicletta, il 7,3 del treno e il 5,9 dell'autobus urbano. E' inoltre interessante constatare che, sempre secondo l'ISFORT (slide 15), tra il 2019 e il 2022 il numero degli spostamenti motorizzati e non motorizzati in Italia è passato dal 62,5% al 66,3% mentre gli spostamenti con mezzi pubblici sono passati dal 10,8% al 7,4%, gli spostamenti in moto solo saliti al 4,1% dal 2,6%, quelli in bicicletta dal 3,3% al 4,1% e quelli a piedi sono scesi dal 20,8% al 18%.

Vediamo ora alcuni interessanti risultati dell'indagine congiunturale mensile sul mercato dell'automobile di novembre. Un aspetto certamente di rilievo è l'indicazione dei principali fattori di freno all'acquisto di auto nel 2023. Dall'inchiesta congiunturale deriva che i due fattori di freno ritenuti più gravi (entrambi con 68,3% di indicazioni) sono la situazione economica delle famiglie derivante dalla riduzione del potere d'acquisto per effetto dell'inflazione e il livello elevato dei prezzi raggiunti dall'automobile; importante anche la situazione economica in generale che viene ritenuta un freno al mercato con il 57,1% di indicazioni, l'esaurimento dei fondi per incentivi alle auto con emissioni di CO2 da 61 a 135 gr/km (46% di indicazioni), l'incertezza per la transizione energetica (42,9%), la demonizzazione del diesel (23,8%) e i costi di esercizio (20,6%). Di particolare interesse dalla stessa fonte è la graduatoria secondo i

concessionari dei principali fattori di freno all'acquisto di auto elettriche. L'aspetto più frenante sono i prezzi troppo elevati delle auto elettriche (87,3%), seguono l'insufficiente dotazione di punti di ricarica (58,7%), la limitata autonomia dell'auto elettrica (44,4%), l'inadeguatezza degli incentivi (41,3%), la minor flessibilità d'impiego dell'auto elettrica rispetto alle auto tradizionali (20,6%) e la resistenza al cambiamento (19%). Ma il risultato più interessante nell'inchiesta congiunturale mensile del Centro Studi Promotor è la previsione dei concessionari sulle immatricolazioni nel 2024. La media delle indicazioni scaturente dall'inchiesta è 1.573.000 immatricolazioni, con un lievissimo calo sull'ultima previsione per il 2023. Il Centro Studi Promotor sottoscrive la previsione dei concessionari per il 2024 anche perché nei suoi 30 anni di attività le indicazioni più affidabili sulla situazione e le prospettive del mercato dell'auto sono venute sistematicamente dai concessionari a cui il Centro Studi Promotor invia i suoi ringraziamenti. E' necessario però chiarire perché dopo una crescita a due cifre delle immatricolazioni inizia in agosto 2022 e dura per tutto il 2023 il mercato dell'auto ripiega nel 2024 sul livello del 2023 e la spiegazione sta nel fatto che la crescita della seconda parte del 2022 e del 2023 è stata determinata dallo smaltimento del portafoglio ordini accumulato nella fase di carenza della produzione. Questo portafoglio si sta però esaurendo nel corso del 2023 senza essere rimpinguato dall'afflusso di nuovi ordini per il forte incremento dei prezzi delle auto e questo spiega perché per il 2024, nonostante l'atteso ritorno di incentivi dall'inizio dell'anno, è corretto prevedere un volume di immatricolazioni sostanzialmente uguale a quello del 2023.

***Questa relazione e le slide che la accompagnano sono disponibili sul sito [www.centrostudipromotor.com](http://www.centrostudipromotor.com) nella sezione "Convegni e Conferenze"***